



TITLE:

19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける地主掌握下の鉄道建設 - 大土地所有貴族と鉄道業(2) -

AUTHOR(S):

阿知羅, 隆雄

CITATION:

阿知羅, 隆雄. 19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける地主掌握下の鉄道建設 - 大土地所有貴族と鉄道業(2) -. 經濟論叢 1985, 136(5-6): 579-600

ISSUE DATE:

1985-11

URL:

<https://doi.org/10.14989/134111>

RIGHT:

經濟論叢

第136卷 第5・6号

財政家としてのベーム＝バヴェルク(上)……………	八 木 紀一郎	1
多国籍企業と内部化理論(下)……………	板 木 雅 彦	16
現代ソ連における中小企業の機能……………	溝 端 佐登史	31
都市計画行政と郊外開発……………	川 瀬 光 義	51
19世紀中葉期イギリスのファーニスにおける 地主掌握下の鉄道建設……………	阿知羅 隆 雄	73

經濟学会記事

經濟論叢 第135卷・第136卷 総目録

昭和60年11・12月

京都大學經濟學會

19世紀中葉期イギリスのファーニスに おける地主掌握下の鉄道建設

——大土地所有貴族と鉄道業(2)——

阿 知 羅 隆 雄

は じ め に

イギリス産業革命の進展は、地下鉱物資源、わけでも鉄と石炭に対する新しい関心を生みだした。ランカシアの最北端に位置し、後進的で孤立的な地域であるファーニス地方のほぼ中央部には、きわめて高品位の鉄鉱石が豊富に埋蔵され、この地域に木炭製鉄業が導入された18世紀初頭以来、それとともに、鉄鉱石の採掘は、漸次その鉱山業としての姿態を整えつつあった。しかし、われわれが鉄道建設以前に見出す鉄鉱山業の姿は、なおも原始的で小規模なものであり、およそ次のような構造を呈していた。

採掘は、周辺農村に住む小土地保有農および小屋住農を中心とする鉱夫群の、道具と家畜とに依拠する集団稼行によっておこなわれ、この集団稼行の上に、「鉄鉱石商人」と呼ばれる借地鉱山業者が、君臨し、鉱夫への間屋制的な支配を実現していた。ところが、この「鉄鉱石商人」の鉱山業支配は、旧い Landlord-tenant 関係の痕跡を残す土地寡頭制の支配を前提にしてはじめて成立していた。というのは、それが、この土地寡頭制の頂点に位置する大土地所有貴族による鉄鉱石資源の独占的所有を前提にしななければならなかっただけでなく、鉱大支配（鉱夫の確保および剰余労働の強制）においては、旧い諸関係が纏いついた Landlord-tenant 関係（＝鉱夫としての農民の領主への従属）によって補完され、また、域内鉄鉱石運搬においては、副業として営まれる農民の荷馬車運搬に対する土地所有支配を前提にしななければならなかったからである¹⁾。

このように、鉄道建設以前のファーニス鉱山業に見られる利害の構造は、旧土地所有が、資本の発展とともに、かつては自らが掌握していた富の源泉（＝土地自然と人間自然）を資本に譲り渡し、所有対象としての土地の独占に自らを限定していく過程、すなわち、土地所有による富の源泉の掌握から資本によるそれへの移行¹⁾のいわば過渡的状况にあった。

ところで、この地域の鉱石は、木炭製鉄業の衰退——イギリスにおいて最も遅くまで命脈を保ち続けたのであるが——以降、域内ではほとんど製錬されることはなく、もっぱら、スタファードシア、サウス・ウェールズ、ヨークシアのウエスト・ライディングなどの製鉄業地域に移出されていた。鉱山から半島のここかしこに分散する積出埠頭までの搬出は、原始的な農民の荷馬車 *farmers' carts* (丸太車輪の二輪馬車 *clog-wheeled cart*) に依存していた。それは、輸送の小規模性もさることながら、冬季の路面凍結や農業生産の繁閑周期によって著しく制約され、輸送期間ももっぱら夏季に限られていた²⁾。それが主たる原因となって、鉱石の採掘は冬季には全く中断を余儀なくされていた。もし、新たに鉄鉱石資源を開発しようとするれば、この原始的な馬匹牽引輸送が、鉄鉱石生産の隘路としてあらわれ、それは変革されねばならなかったのである。

イギリス産業革命の進展は、大土地所有貴族と「鉄鉱石商人」のいずれの利害にとっても、その変革を焦眉の課題としつつあった。

I 域内鉄鉱石輸送手段としてのファーニス鉄道の建設

ファーニス地方において鉄道が建設されるのは、第二次鉄道マニア期であっ

1) これについては、拙稿、19世紀前半期イギリスのファーニスにおける土地寡頭制と鉄鉱山業——大土地所有貴族と鉄道業(1)——「経済論叢」第136巻第2号1985年。

2) これは、マルクス本源的蓄積論の核心的視点の一つであるが、この整理は、尾崎芳治「労働と土地所有の歴史理論」(同氏主宰の『経済史研究会』1983年10月23日報告)による。

3) 農民の荷馬車運搬およびこの時期の交易条件については、Francis Leach, *Barrow-in-Furness, Its Rise and Progress: with brief sketch of its leading industries*, 1872, pp. 15-16, Joseph Fisher, *Popular History of Barrow-in-Furness*, 1891, pp. 36-38, Alfred Fell, *The Early Iron Industry of Furness and District*, 1st ed. 1908, Rep. 1968, pp. 301-303, J. D. Marshall, *Furness and the Industrial Revolution*, 1958, pp. 82-96.

た。この鉄道が誰によって、何のために建設されたのか。その考察に先だってそれに必要な限りでこの鉄道の基本的な特徴を明らかにしておこう⁴⁾。

すでに、1830年代の第一次鉄道マニア期に、ファーニス＝カンバーランド海岸（北西海岸）沿いのスコットランドへの一貫鉄道——“Grand Caledonian Junction Railway”——を建設する計画が構想されていた⁵⁾。この計画は、北西海岸地方の各地域で熱烈な支持を得て実現されるかに思われたものの⁶⁾、全国的な鉄道熱の衰退とともに放棄され、以後再び同じような計画として構想されることはなかった。その後、この地方の鉄道は、それぞれの地域で、全国的な幹線鉄道網との連絡を曖昧にしたまま、域内輸送手段の変革を企図して建設され、それらが、徐々に連結されてようやく北西海岸一貫ルートを形成するという経路を辿ったのである⁷⁾。

ファーニスにおける鉄道建設も、そのような地方的事業の一つであった。1841年に、著名な建築技師ジェイムズ・ウォーカー James Walker⁸⁾ が調査を

4) ファーニス鉄道の発生史については、J. Melville & J. L. Hobbs, *Early Railway History in Furness, Cumberland & Westmorland Antiquarian & Archaeological Society, Tract Series, No. XIII*, 1951 が詳しい。それは、ファーニス鉄道会社の技師 W. B. Kendal が保存していた取締役会報告書、時刻表、鉄道敷設計画書、その他の手書きの記録に基づいて、かなり詳細な史実を伝えている。その他には、J. D. Marshall, *op. cit.* をはじめ、Francis Leach, *op. cit.*, Joseph Fisher, *op. cit.*, S. Pollard and J. D. Marshall, *The Furness Railway and the Growth of Barrow, Journal of Transport History*, vol. I, No. 2, 1953, S. Pollard Barrow-in-Furness and the Seventh Duke of Devonshire, *Economic History Review*, vol. II, No. 2, 1955 などがある。

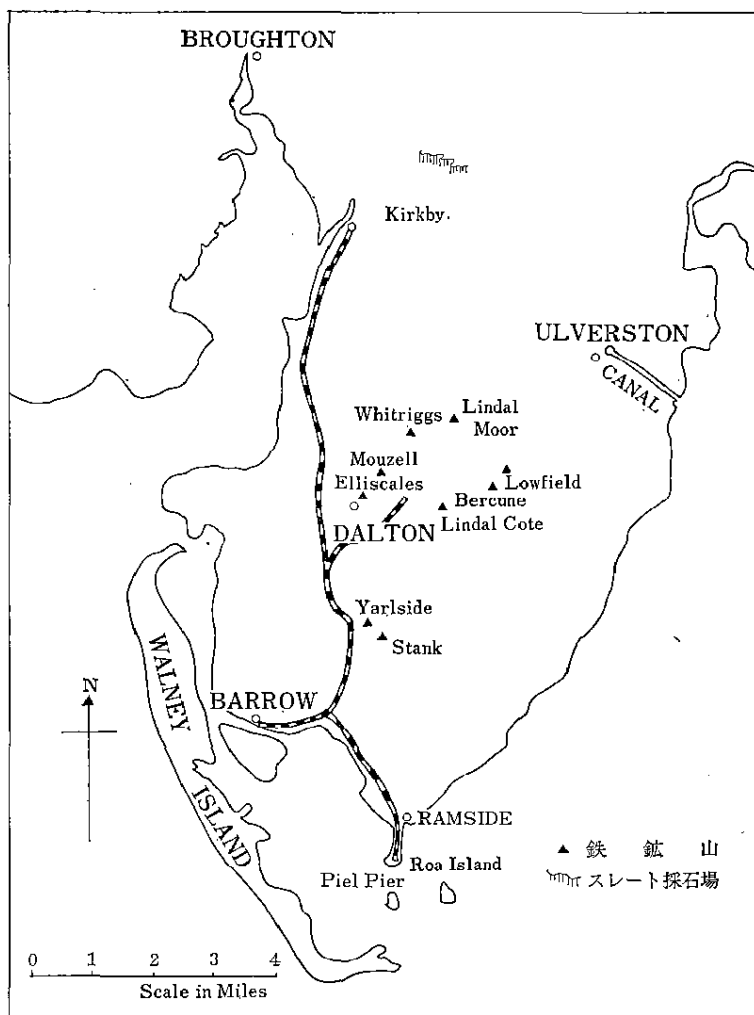
5) この計画は、1836年に発起され、その翌年に認可された Maryport & Carlisle 鉄道の拡張計画の一つとして構想されたものであるが、実際には、この海岸ルートは放棄され、スコットランドへの一貫鉄道としては、内陸ルートが選択された。Maryport & Carlisle 鉄道については、Ernest F. Carter, *An Historical Geography of the Railways of the British Isles*, 1959, p. 75, また Grand Caledonian Junction Railway 計画については、J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 1-12 を参照。

6) Grand Caledonian 計画の一環節をなす Whitehaven, Workington & Maryport 鉄道委員会の依頼を受けて、1837年に、あの George Stephenson が、この計画のための調査を実施し、海岸ルートを推薦した。このとき、北西海岸地方一帯は鉄道熱狂に席卷されたといわれる。当時のファーニス地方の熱狂ぶりについては、J. Fisher, *op. cit.*, pp. 72-3.

7) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 5-12, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 172-3, S. Pollard, *North-West Coast Railway Politics in the Eighteen-Sixties, Transactions of the Cumberland & Westmorland Antiquarian & Archaeological Society*, vol. LII (N. S.), 1953, p. 160.

8) J. Walker は、リヴァプール & マンチェスター鉄道の形成に重要な役割を演じた高名な鉄ノ

第1図 フォーニス鉄道と鉄鉱山 (1846)



開始し、都合三回の調査を経て、1843年6月に「ファーニス鉄道に関する報告」を提出した。そこでは、第一に、ファーニス半島の南端に位置する、ほとんど未開発な港であるバロウ Barrow とピール Piel は、この地方最大の港町であるウルヴァーストン Ulverston よりも積出港としてはるかに優れた便宜を備えていること、したがって、第二に、鉄道を建設するとすれば、バロウとピールの二地点とドールトン周辺の採鉱地域およびカークビィ Kirkby のスレート採石場とを結ぶルートが選ばれるべきこと、第三に、建設費用は、100,000ポンドとなること、などが明らかにされた⁹⁾。

この報告をほぼ全面的に踏襲して、ベンジャミン・カリィ Benjamin Currey なる人物が、44年1月に、「ファーニス鉄道会社設立趣意書」“Furness Railway Prospectus”を編集し、公表した¹⁰⁾。同年5月には、議会の承認を得て、資本金100,000ポンド（内訳、株式75,000ポンド、借入25,000ポンド）で、ファーニス鉄道会社が設立され、約1年半の建設期間を経て¹¹⁾、46年6月3日に、第1図で示されるように13マイルそこそこのオリジナル・ラインの操業を開始した¹²⁾。

第1表は、「趣意書」で与えられた輸送量と収入の見通しを表したものである。輸送量においてはその大半を貨物が占め、したがって収入構成においても貨物収入が総収入の実に84%を占める。なかでも、鉄鉱石輸送収入が貨物収入の71%、総収入の60%を占め、きわめて高い比重を占めていることは注目され

道技師であり、1834-45年には、The Institute of Civil Engineers の会長も勤めた人物である。

かれの L & M 鉄道とのかかわりについては、Robert E. Carlson, *The Liverpool & Manchester Railway Project 1825-31*, 1969, pp. 209-214 を参照。

9) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 16-18. 同書は、ウォーカーの3つの調査報告書の内容を詳しく伝えている。

10) 「趣意書」は、建設目的、路線、収入見通し、株式応募の訴えとその事務取扱者氏名などが記されている。その全文は *ibid.*, pp. 18-21 に収録されている。

11) 1845年2月12日に、Messrs. John & William Tredwell との間で工事請負契約が結ばれ、その入札価格は、47,788ポンドであった。また、オリジナル・ラインの議会手続費用は、7,247ポンドであった (*ibid.*, pp. 23-24, 28, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 178.)。

12) 単線での開通であったが、築堤幅は複線化を可能にする14フィートであった。J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 24.

第1表 ファーニス鉄道の輸送量と収入構成

品 目	輸 送 量	収 入 構 成
貨 物	140,000 t.	10,500ポンド (84%)
鉄 鉱 石	100,000	7,500 (60)
ス レ ート	15,000	1,125 (9)
一 般 貨 物	25,000	1,875 (15)
旅 客	20,000人	2,000 (16)
		12,500 (100)

〔出典〕 'Furness Railway Prospectus' quoted in J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 20.

第2表 創業当時の機関車および車両数

種 類	操業開始時	1847	1848	計
機 関 車	2	2	—	4
鉱 石 用 貨 車	30	30	—	60
ス レ ート 用 貨 車	10	—	—	10
客 車	4	1	2	7

〔出典〕 S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 109.

るべきである¹³⁾。この「趣意書」では、蒸気機関車の導入は明記されておらず、当初は馬車鉄道計画であったが、創業時にはそれが導入された¹⁴⁾。第2表は、創業当時の機関車および車両数を示したものであるが、さきの収入見通しに相応しく、鉄鉱石用貨車の比重が高くなっている。これらは、この鉄道が鉄鉱石輸送を主目的として建設されたということをよく伝えているといえよう。

このように、ファーニス鉄道は、城内鉄鉱石輸送手段の変革を企図して、建設された地方的・短距離鉄道であった。これが、まずわれわれがつかまなければならないこの鉄道の基本的特徴である。

13) 操業開始後半年間の収入の内訳は、貨物収入4,639ポンド、旅客収入467ポンドであった (*ibid.*, p. 26.)。

14) S. Pollard and J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 111.

II 株主・取締役会の構成——地主的性格 その1——

とすれば、ファーニス鉄道は、鉄鉱山業を構成するどの階層によって建設され、支配されていたのであろうか。これを、鉄道建設の推進力となった人物、株主の構成、次いで取締役会の構成を検討しながら確定しよう。

「趣意書」の編集者である。B. カリィは、発起人を組織することにおいても、また、資金調達においても目覚しい役割をはたし、最初の株主総会で初代取締役会会長に選出された¹⁵⁾。言うまでもなくかれが鉄道建設の推進者であった¹⁶⁾。

かれは、貴族院の事務官であり、富裕なジェントルマンでもあったが、ここで注目されるべきは、かれがキャベンディッシュ家の事務弁護士 family's solicitor であり、差配人 agent であったということである。同時代の地方史家 Joseph Fisher によれば、「B. カリィはファーニス鉄道の詳細に精通していただけでなく、バーリントン伯とバックルー公の二人の貴族から全幅の信頼をえて、鉄道計画実現の全権を委ねられていた」¹⁷⁾と伝えられる。そうだとすれば、鉄道建設の推進力は、あの土地寡頭制の頂点に位置し、鉄鉱石資源を独占的に所有する二人の貴族の利害を代表する人物であったといえよう。

では、株主はどのような人々によって構成されていたのであろうか。認可株式資本総額75,000ポンドに対する応募契約は、ロンドンとファーニスのそれぞれで、44年3月26日の鉄道法案提出の前後2回おこなわれた¹⁸⁾。第3表はその応募契約の状況をあらわしたものである。

バックルー公、バーリントン伯、B. カリィの上位三名の出資額は、それぞれ

15) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 178, J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 24, 35. 最初の株主総会は、45年2月26日に、ロンドンの B. Currey の弁護士事務所で開催され、Secretary (1845-50) として、かれの息子の Arther Currey が選出された。

16) Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 74, Francis Leach, *op. cit.*, p. 20, J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 35, S. Pollard and J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 112, S. Pollard, Barrow-in-Furness, *op. cit.*, p. 214, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 177.

17) Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 74.

18) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 21-23.

第3表 株式応募者名簿

応募者名	住所	第一次募集	第二次募集	計
Duke of Buccleuch	London	15,000 ^{ポンド}	— ^{ポンド}	15,000 ^{ポンド}
Earl of Burlington	London	15,000	—	15,000
Benjamin Currey	London	15,000	—	15,000
Wm. Pott	London	3,000	2,000	5,000
Robert Wheatley Lumley	London	3,000	1,000	4,000
John Iltid Nicholl	London	1,000	1,000	2,000
Henry Hoyle Oddie	London	1,500	—	1,500
Charles Rivers Freeling	London	1,000	—	1,000
Frederick Jhon Howard	London	1,000	—	1,000
Jhon Haworth	London	1,000	—	1,000
小計		56,500	4,000	60,500
James Walker	London	—	5,000	5,000
Marchioness of Ailesbury	London	—	3,500	3,500
Lord Brooke	Wawick Castle	—	1,100	1,100
John Robinson McClean	London	—	1,050	1,050
William Jennings	Dorsetshire	—	1,000	1,000
Joseph Parton	Derbyshire	—	1,000	1,000
Harison, Ainslie & Roper	Lancashire	—	1,000	1,000
Joseph Hallam	London	—	500	500
John Cranke	Lancashire	—	250	250
Edard Coward	Lancashire	—	100	100
小計		0	14,500	14,500
総計		56,500	18,500	75,000

[出典] J. Meville & J. L. Hobbs. *op. cit.*, pp. 21-23 より作成。

れ最高額の15,000ポンドであり、その合計額は応募総額の60%を占めている。これら上位三名を含めて第一次応募契約者は、すべて発起人であったが、かれらは、二人の貴族をとりまく法律上あるいは事業上の利害関係者でロンドン在住者であった¹⁹⁾。その出資総額は、第二次応募額を含め、60,500ポンドに達し、

19) S. Pollard and J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 112, J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 177-8. 25,000ポンドの借入金のうち4,000ポンドはバーリントン伯、5,200ポンドはCurrey家によるものであった。(S. Pollard, Barrow-in-Furness, *op. cit.*, p. 214.)

総額の実に80%を占めている。

B. カリィは、資金調達において二人の貴族の地位と権威を大いに活用したと言われる²⁰⁾。これが反映して、ロンドン在住の株主の出資額は70,550ポンドとなり、総額の94.7%に達している。これとは対照的に、鉄道が建設される現地であるファーニス住所の応募額は僅か1,350ポンドにすぎない。もし鉄鉱石商人の応募があればファーニス在住としてあらわれる。このことを考慮すれば、この事実は重要である。

そこで、ファーニスの三件の応募契約者の内訳を調べてみよう。J. Crank は、ファーニスにおける株式募集事務一切を担当したウルヴァーストンの事務弁護士であり²¹⁾、E. Coward は、キャベンディッシュ家のカークビィ・スレート採石場を管理する土地差配人 land agent である²²⁾。かれらの応募額はそれぞれ250ポンド、100ポンドと少ないが、その応募は雇主への忠誠の証を示すものであったといえよう。残りは、B. Harrison, M. Ainslie, R. Roper の三名連記の1,000ポンドの応募である。かれらは当時北西イングランド最大の鉄鉱石商人であった Harison, Ainslie & Co. のパートナーたちである²³⁾。鉄鉱石商人の応募は、これですべてであった。かれらの応募額も、鉄鉱石輸送を主目的とするこの鉄道の基本的特徴を考えれば、決して多いとはいえないだろう。そのこともさることながら、他の鉄鉱石商人が、全く応募しなかったことは興味深いことである。これについては後で触れよう。

ともあれ、ファーニス鉄道は鉄鉱石商人の資金ではなく、鉱山所有者とかれらのコネクションからの資金によって建設されたことは明らかである。

最後に取締役会の構成について検討しよう。設立当初の取締役会は、会長の B. カリィをはじめ、J. I. Nicholl, H. H. Oddie, R. W. Lumley, F. D. Howard などすべて第一次応募リストに名をつらねた人物から構成されていた。そ

20) J. D. Marshall, *op. cit.*, 186.

21) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 21.

22) J. D. Marshall, *op. cit.*, 177.

23) *ibid.*, p. 178, Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 70.

れは二人の貴族の利害を反映しうる構成であったといえるが、このときには二人の貴族自身は取締役²⁴⁾に選出されてはおらず、それぞれその差配人である B. カリィと J. I. Nicholl を通じて鉄道経営に自らの利害を実現していた²⁴⁾。ところが、1848年に B. カリィが貴族院で殉職したため、その直後の株主総会ではバーリントン伯が取締役に選出され、会長に就任している²⁵⁾。また、これよりかなり遅れてではあるが、バックルー公も1866年²⁶⁾に取締役²⁶⁾に選出されている²⁶⁾。このように、取締役会の構成は、操業当初から二人の貴族の利害を反映する構成であったが、後にかれらも直接鉄道経営に関与し、その性格をいっそう強めたのである²⁷⁾。

ファーニス鉄道は、この地域の鉄鉱石資源を独占的に所有する二人の貴族によって建設され、支配されていたのである。かくして、ファーニス鉄道は二人の貴族の「創造物 creation」²⁸⁾であり、「付属物 appanage」²⁹⁾であり、かれらのいわば「私有財産鉄道 proprietary railway」³⁰⁾ともいうべきものであったといえよう。

しかし、このことだけから、やにわに、この鉄道の地主的性格を見てとるこ

24) S. Pollard, *Town Planning in the Nineteenth Century: the Beginnings of Modern Barrow-in-Furness, Transactions of the Lancashire and Cheshire Antiquarian Society*, vol. LXIII, No. 1, 1952, p. 89, Note 5.

25) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 35, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 190.

26) かれは、取締役となったのちも、取締役会にはほとんど出席することはなく、かれの利害は、もっぱらかれの差配人である J. I. Nicholl によって代表されていた。会社設立における役割やその後の会社経営へのかかわりの点で、かれとその利害集団は、キャベンディッシュ家に比して「受動的な集団」であったとされる (*ibid.*, pp. 178, 185, 280.)。

27) 1923年にファーニス鉄道会社としての生涯を閉じるまで、取締役会の構成は、一貫して、二人の貴族の利害を反映するものであった。これについては、J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 178, 226, 278, 408, S. Pollard, *Barrow-in-Furness, op. cit.*, pp. 213-5, S. Pollard and J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 125 を参照。

28) S. Pollard, *Barrow-in-Furness*, p. 214.

29) J. Simmons, *The Railway in England and Wales, 1830-1913*, vol. I, 1978, p. 247-8. J. Simmons の表現をより正確に伝えれば、ファーニス鉄道は「デューンシア公の従属物であり、ややそれよりも程度は劣るがバックルー公の従属物であった」(*ibid.*, pp. 247-8.) としている。これは、恐らく、会社設立およびその後の会社経営における両者の役割の違いが考慮されたのであろう。

30) *ibid.*, p. 247.

とはできない。というのは、その建設が、土地所有独自の利害、すなわち所領経営 *estate management* にどのように位置づけられていたのか、これがまだ明らかにされていないからである。

【補遺1】 パーリントン伯 (58年に the 7th Duke of Devonshire となる) は、かれの息子、Hartington 侯爵 (1892年に父の死亡により公爵位を継承) に会長の席を譲り渡す1887年まで一貫してその地位にあったが、かれは、会長就任後まもなく簿記を学び、会社経理についてもよく精通し、生涯を通じてかれの会社業務に対する態度は、所領経営に対する「よく事情に通じ、観察力の鋭い『改良』地主のそれ」³¹⁾ であった、といわれる。

会社経営全般にかかわる采配は、いわゆる「専門的管理者」である J. ラムスデン James Ramsden (1823-1896) なる人物によって担われていた。かれは、1846年に Locomotive Superintendent として入社し、50年に General Manager & Secretary となり、さらに、1866年には Managing Director に任じられている³²⁾。J. ラムスデンが会社経営全般にかかわる采配を揮っていたとすれば、取締役会会長としてのデーヴンシア公の主たる仕事は、J. ラムスデンの報告を受けて、それに2、3の指示を与え、会社事業に必要な資金を捻出することであった。ここにみられる会長のデーヴンシア公と Managing

31) J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 270. William Cavendish (1808-91) は、the 4th Duke of Devonshire の息子。かれは、1829年に、Tritnity College, Cambrige において Smith's Prizeman となり、また、Sennior Wrangler (数学学位試験第一級優等者中首席) ともなっている。1834年に、復活されたパーリントン伯爵の爵位を得ているが、このときすでに貴族院議員であった。58年には、かれの従兄弟である the 6th Duke of Devonshire の死去により、その爵位を継承。この間に、26歳の若さでロンドン大学総長となり、他にも Owens College 学長やビクトリア大学総長も歴任している。このようなかれの経歴が有力な根拠の一つとなったと思われるが、後世の史家は、かれの改良地主としての態度を次のように評している。すなわち「ショートホーン種牛の飼育者としてのかれの成功の根底には知的営為があった」(D. Spring, *English Landowners and Nineteenth-Century Industrialism*, in J. T. Ward & R. G. Wilson (ed.), *Land and Industry*, 1971, p. 47.) あるいは「かれは、農業および工業への科学の応用を充分に自覚し、改良地主として、自らの知識と影響力を行使することにいささかも躊躇することはなかった」(J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 225.) と。William Cavendish の伝記については、かれの息子の伝記書である Henry Leach, *The Duke of Devonshire*, 1904, pp. 22-40 が比較的詳しい。

32) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, passim, S. Pollard, *Town Planning*, p. 90.

Director の J. ラムスデンとの関係は、後述の所領管理機構における土地所有者と差配人との関係に擬せられたものであったように思われる。

ところで、キャペンディッシュ家所領は、イングランドおよびアイルランドにわたって散在し、農場、鉱山、工場、観光所領、城郭などを含む「奇異で印象的でもある集塊」³³⁾ をなしていたといわれるが、これらの所領の日常的な管理は、在地土地差配人 resident land agent に委ねられていた³⁴⁾。「デーヴンシア公は、それぞれの地域で1年のうち何日間かを過ごし、特別列車を仕立てて使用人 household staff とともにある地域から他の地域へ移動し、訪れた先では入念に資産の管理を指揮した」³⁵⁾ といわれる。

デーヴンシア公にとっては、最も重要な資産の一つであったとはいえ、恐らく、ファーニス鉄道も、他の資産と同様に、数ある資産の一つにすぎなかったのであろう。とすれば、会社経営に見られるかれと J. ラムスデンとの関係に、所領経営における土地所有者と土地差配人との関係と同質のものがみられたとしても、なんら怪しむにたりないだろう。また、1867年には、J. ラムスデンは初代バロウ市長に選ばれているが、この年の取締役会では、「教区会議で、鉄道会社にかかわる諸問題についての決議への投票は、かれの裁量に任す」³⁶⁾ ことが決定された。これは、唯一の「在地取締役 resident director」³⁷⁾ としてのかれに、バロウ地域に対する鉄道会社によるいわゆる「温情」支配 “paternalist” control の全権が委ねられたものであったと理解されるが³⁸⁾、これも、土地所有者の地域支配の全権が在地土地差配人に委ねられていたことに擬せられたものであったといえないだろうか³⁹⁾。

33) D. Spring, *The English Landed Estate in the Age of Coal and Iron: 1830-1880*, *Journal of Economic History*, vol. II, 1951, p. 11.

34) J. D. Marshall, *op. cit.*, pp. 278-80. 例えば、Holker (ランカシア) の Drewry, Buxton (ダービシャー) の Wilmot, Eastbourne (サセックス) の Simpon などである。

35) D. Spring, *The English Landed Estate*, p. 12.

36), 37), 38) S. Pollard and J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 121.

39) 鉄道史家 Jack Simmons は、経営アマチュアリズムがまだ一般的であった19世紀イギリス経営史にあって、ファーニス鉄道会社が、第二次世界大戦後に普及する近代的な経営手法の試みである Managing Director 制をいち早く採用した鉄道会社として注目されるとしている (do, ↗

III 所領経営と鉄道建設——地主的性格 その2——

「土地資産から生じる利益のほかに、土地所有者が見逃すことのできない大切なことがある。かれは、普通の資産の所有者とは本質的には異なる。かれは、土地を所有するだけではなく、その土地の住民をも所有している」⁴⁰⁾。したがって、「ある領地の所有者は、住民に対して政府そのものよりも無限に大きな支配力を持っている」⁴¹⁾。

これは、19世紀初頭に書かれた所領経営の「指南書」⁴²⁾ともいうべき、W. マーシャル William Marshall の『イングランドの土地資産について』第三部「土地資産の管理 the management of landed estate」の冒頭であって、所領経営の大前提となる土地資産の特殊性と、それを踏まえた所領経営の最も基本的あり方が述べられた部分である。それは、富およびその源泉（＝土地自然と人間自然）のかつての掌握者である封建領主の所領経営について言及しているかのようにもうけとれるが、しかし、書かれた時期から、それがイギリス革命後の所領経営について述べていることは明らかである。

それが一見封建領主の所領経営をイメージさせるのは、「領主的土地所有が『破壊されずに身を全うして』、ブルジョア的發展に適應しつつ『近代的土地所有』へと転身」⁴³⁾したという、イギリスにおける近代的土地所有の形成過程の特殊性と深く関連していると思われる。したがって、この文言を十全に理解するためには、近代的土地所有の形成、すなわち、旧土地所有が、資本の發展とともに、かつては自らが掌握していた富の源泉を資本に譲り渡し、自らを所有対象としての土地の独占に限定していく過程における所領経営の変遷とその

\,op. cit., p. 247.) が、これは、恐らくファーニス鉄道会社の経営機構が所領経営のそれに擬せられていたという事情に深くかかわっていたと考えられる。

40), 41) William Marshall, *On the Landed Property of England*, 1804, p. 334.

42) この性格づけは、米川伸一、イギリス近代所領経営の理念、川島武宣、松田智雄編「国民経済の諸類型」1968年、188-9頁によるものである。ここで、米川氏は、第三部を「土地資産の管理諸原則」principles of estate management として紹介しているが、それは誤りであろう。蛇足ながら、念のために。

43) 尾崎芳治、イギリス革命の土地闘争、堀江英一編「イギリス革命の研究」、1968年、293頁。

理念の変容に関する詳しい検討を必要とすることは贅言するまでもないが⁴⁴⁾、その余裕のないここでは、⁴⁵⁾さしあたり次のことだけを確認しておこう。

ここで言われている所領経営の基本とは、土地所有者が、土地資産と同時にその住民をも管理の対象としつつ、この両者に対する土地所有者としての支配を実現し、それを通じて「土地からの収益」(＝地代)の極大化をはかるということである。また、W. マーシャルは、土地改良における所領経営の意義に触れて、「正しく管理されなければ、土地を改良することも軽率なことである」⁴⁶⁾としている。これは、土地を改良する場合も、それが、所領経営、つまり土地所有者としての土地および住民に対する支配の観点から位置付けられなければ、「軽率なことである」と主張しているものと理解されよう。

では、このような所領経営の理念を踏まえながら、ファーニス鉄道がバーリントン伯やバックルー公の所領経営にとってどのような意義をもつものとして位置づけられ、建設されたのか、これを検討してみよう。それには、「会社設立趣意書」がいくばくかの手掛りを提供するものとして役立つ。というのは、「趣意書」が、J. ウォーカーの調査報告書を基礎に B. カリィによって作成されたものであることはすでに述べたが、B. カリィは、バーリントン伯・キャベンディッシュ家の全所領に通曉し、その全般的な監督機能を担う総差配人の地位にあったと思われる人物であり、そのかれが、キャベンディッシュ家の所領経営にとっての鉄道建設の意義を十分理解したうえで、それを編集したといわれるからである⁴⁶⁾。

「現在、この地域で使われている輸送手段がとうに時代おくれとなっていることは明白である。そのために生じた輸送の遅れとかさむ輸送費用のために、

44) 詳しい検討は別稿に譲らざるをえないが、ただここで指摘しておかなければならないのは、この一見封建領主のそれをイメージさせる所領経営の理念は、イギリス革命における土地変革の核心ともかわり、「私有権としての領主権」(同上、292頁)ともいうべきイギリス大土地所有の性格を反映したものであるということである。

45) William Marshall, *op. cit.*, p. 334.

46) Joseph Fisher, *op. cit.*, p. 24, S. Pollard, Barrow-in-Furness, *op. cit.*, pp. 214, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 178, D. Spring, English Landowners, p. 48.

この地域の取引ははなはだしく滞り、高品位を誇る鉱物生産物——鉄鉱石やスレートについて、その優秀さはいままさら言うまでもないが——は、久しく市場から排除されてきた。この深刻な事態こそが、この地域の富に深い利害関係をもつバックルー公およびバーリントン伯をして、容易かつ迅速な輸送機関の確立を主たる目的とする鉄道の建設計画を好感をもって受けとめさせたのである」⁴⁷⁾。

これは、鉄道建設の経緯と目的を述べた「趣意書」の冒頭である。ところで、「趣意書」が作成された1843年といえば、イギリス産業革命がその最終局面を迎えようとしていたころである。これを念頭において、この文言を理解すれば、鉄道建設によって実現されるべき地主の利害とは、産業革命の進展によって著しく増大した鉄需要に合わせて鉄鉱石資源を開発すること、すなわち新しく生みだされた経済的諸条件に適合的なものとして自らの土地資産を開発することであったといえよう。これが、ここから読みとることのできる所領経営としての鉄道建設の意義である。

しかし、それは、盾の半面にしかすぎない。いま少し注意深く読めば、われわれは、次のことに気付く。もし、鉄鉱石資源の開発手段として鉄道が建設されるのであれば、それは、鉄鉱石商人の利害とも一致するはずである。ところが、この文言では、鉄道建設の経緯がもっぱら「この地域の富に深い利害関係をもつ」土地貴族の利害だけにかかわって述べられ、あたかも鉄道建設が土地貴族の私的な事業であるかのように主張されている。さらに、同じ「趣意書」の株式公募を訴えた個所では、「この鉄道がこの地域の富の所有者の手中にあるかぎり、発起人は20,000ポンド程度まで資金を提供し、そのほかにも鉄道の完成に援助をおしまないことを約束する」⁴⁸⁾とされ、鉄道を掌握し、支配するのは、「この地域の富の所有者」すなわち二人の土地貴族であることがより明示的に述べられている。

47) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 18-9.

48) *ibid.*, p. 21.

では、鉄道建設は鉄鉱石商人の利害とも一致するにもかかわらず、なぜ「趣意書」はそのことを明言したのであろうか。この問にたいする解答が、いま一つの鉄道建設の意義を示唆する点にわれわれを導くであろう。そこで、それに関連する次のような興味深い鉄道発生史の一齣に目を向けざるをえない。

「趣意書」の基礎となった J. ウォーカーの調査は、パーリントン伯の依頼——その主たる目的は、ドールトン周辺の鉱山所領およびカークビー・スレート採石場の生産物の輸送問題を検討することであったが——を受けて、1841年に開始され、後に、利害を共有するバックルー公も加わり、かれらの共同の依頼によって最終報告が提出される43年まで継続された⁴⁹⁾。この J. ウォーカーの調査が、この地域に鉄道を導入するために大土地所有貴族によっておこなわれた最初の活動であった。

これに対し、鉄鉱石商人は、かなり以前から、鉄道建設の意義を理解し、そのために積極的に活動していた。かれらは、すでに1825年に馬車鉄道の導入を検討し⁵⁰⁾、また37年に北西海岸一貫鉄道計画実現のための地方委員会が結成されるが、それを主導したのも、かれらであった⁵¹⁾。そして、より重要なことであるが、J. ウォーカーの調査が開始された翌年の1842年には、鉄鉱石商人の要請を受けて、Job Bintley なる Kendal の建築技師が、第2図で示されるような、2つ選択可能なルートでドールトン周辺の採鉱地域と積出港であるバロウとを結ぶ馬車鉄道計画を公にしていた⁵²⁾。

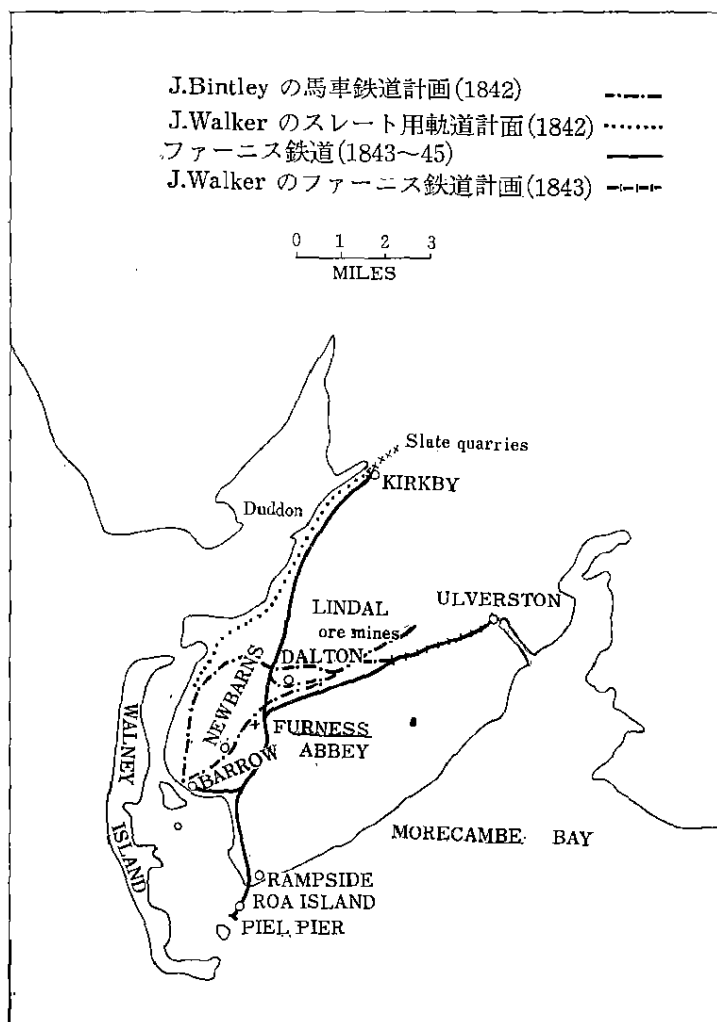
49) *ibid.*, p. 13-8.

50) *ibid.*, p. 1. このとき鉄鉱石商人は、Newcastle 周辺で試みられていた鉱山軌道に関心を向け、John U. Rastrick なる人物によって作成された報告書を検討している。

51) *ibid.*, p. 4, J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 171. 1837年12月20日に、北西海岸一貫ルート実現のための請願を支持する集会が開かれ、そこで地方委員会が結成されている。その後、この委員会貴族は、院議員であるパーリントン伯にそれを支持して議会で活動するように依頼した。これに対して、かれがどのように対応したかは不明であるが、恐らくなんらの行動もおこさなかったと思われる。というのは、かれは、この時点では全く鉄道建設に無関心であったといわれるからである。この無関心的態度については、*ibid.*, p. 174.

52) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, pp. 15-6. この2つルートは、第2図が示すように Furness Abbey を経由するルート(約6マイル)と Sowerby Wood を経由するルート(約8マイル)の2つであり、それらの建設費用は等しく32,000ポンドと見積られた。

第2図 フォーニスにおける鉄道計画



42年に提出された J. ウォーカーの第二回調査報告書は、その主要部分をこの鉄道計画の吟味にあてている。それは、この地域の鉄鉱石資源の質の高さや豊富さを考慮すれば、「これまでに鉄山軌道が建設されなかったことは不思議なぐらいである」⁵³⁾と述べ、まずその建設の必要性を一般的に強調した後、J. Bintlcy の馬車鉄道計画は、技術的には問題はなく、むしろこの地域の地形などの諸条件を勘案すれば合理的でさえあり、しかも、そのいずれのルートが選択されようと、その影響下にある資産を所有する全ての人々、特にバックルー公およびバーリントン伯、借地鉄山業者に大きな利益をもたらすであろう⁵⁴⁾としている。また、これにスレート採石場があるカークビーに至る軌道を連結することも提案された⁵⁵⁾。このように、この報告書は、鉄鉱石商人の鉄道計画をきわめて好意的に評価し、二人の貴族にその実現に協力することを強く勧めるものであった。

しかし、これを受けた二人の貴族は、「期待していたよりも意味がなく、耳を傾けるべき勧告も少ない」⁵⁶⁾として、それを拒否し、三度び新たに調査を依頼した。また、これと同じ頃に、バックルー公は、鉄鉱石商人 H. W. シュナイダーから鉄道建設のための資金40,000ポンドの貸付を依頼されるが、これを拒んでいる⁵⁷⁾。その翌年に、第三回調査報告書が提出され、そこでは、鉄鉱石商人の鉄道計画に対する評価は一変し、それに代るべき鉄道計画が提案された⁵⁸⁾。それがファーニス鉄道計画であった。

これらの事実は、大土地所有貴族と鉄鉱石商人のいずれもが、等しく鉄鉱石資源開発の手段として鉄道を建設することの意義を認めながらも、その主導権

53), 54) *ibid.*, p. 16.

55) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 17. これは、Furness Abbey ルートと連結され、約6マイルの軌道であった。なお建設費用は9,000ポンドであった。

56) The Ms diary of William Cavendish, 19 Dec. 1843, quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 175.

57) *ibid.*, pp. 173-4.

58) J. Melville & J. L. Hobbs, *op. cit.*, p. 17. その主要な批判点としては、軌道が必要以上に道路と交差していること、それが鉄石以外の鉄物生産物の輸送には不適當であること、また建設費用が高つくことなどがあげられた。

をめぐり両者が対立していたことを示唆しているといえよう。「趣意書」は、この両者の対立を背景にして作成されたのである。それゆえ、すでに述べたように、鉄道を掌握し、支配するのは、鉄鉱石商人ではなく、鉱山所有者であることが明言されなければならなかったのである。したがって、「趣意書」は、鉱山所有者による鉄道の掌握を公にしたいわば宣言書でもあったのである。

このように、鉄鉱石資源開発の手段として鉄道を建設する点では、鉄鉱石商人の利害とも一致するにもかかわらず、大土地所有貴族が、鉄鉱石商人の鉄道計画を拒否し、それに代るべき自らの鉄道計画を提出し、鉄道建設の主導権を執拗に掌握しようとしたという事実の背後にこそ、土地所有独自の利害、したがって所領経営にとっての鉄道建設のいまひとつの意義を見てとることができよう。すなわち、大土地所有貴族は、鉄道建設によって家産＝鉄鉱石資源を開発するだけでなく、その掌握を通じて、開発の主導権および鉄鉱石輸送の独占権をわがものにし、家産の上で営まれる鉄鉱石商人の鉱山経営に対する地主支配をも強めようとしたことがそれである。しかも、それは、かれらにとっては、副業として営まれる農民の荷馬車輸送に対するかつての地主支配の權益を継承・拡大することでもあった。総じて、地主掌握下の鉄道建設は、資本主義の最新の成果を自らの所領経営に組み込み、新たな鉄鉱山業支配を実現しつつ、それによって「土地からの収益」の極大化を図る方途であったのである⁵⁹⁾。

59) 鉄道建設などの「生産要素として土地の占める比重の高い産業」への19世紀イギリス大土地所有貴族による積極的な投資活動に注目して、米川伸一氏は、「歴史的には土地所有者は『固定投資』の担い手として現実に資本家的機能を果たしたことが忘れられてはならない……イギリス大土地所有（＝地主）階級の強靱性は恐らくここに一つのポイントであろう」（同 経営史学の成立と課題——現代イギリス社会への企業者のアプローチの一試図——大塚久雄編『西洋経済史』1968, 別冊, 16頁）と、鋭く指摘している。しかし、それを「土地所有者は『固定投資』の担い手として現実に資本家的機能を果たした」とするだけでは、事態の一半を説明するにすぎないであろう。すくなくとも、われわれの眼前にある鉄道建設をめぐる土地貴族と鉄鉱石商人の対立をそのように理解するだけでは、事実適合的に説明することはできない。ここでは、土地貴族による鉄道建設を、資本と土地所有の作用・反作用の視点から位置づけ、それが、土地所有の独自の利害、すなわち所領経営の延長線上の利害によって先導されたものであることを理解することが肝要である。なお、この対立を、同時代人 J. Fisher は、調和的に描き、J. D. Marshall や S. Pollard のような後世の史家は、その対立を指摘しているが、指摘のみにとどまり、その対立の意味を充分に解明していない。

これとはまさに逆の理由から、鉄鉱石商人は、鉱山所有者の鉄道計画であるフーニス鉄道の建設に敵対的かあるいは無関心な態度を公然と示し、株式公募にも応えなかったのである。かれらには、自らが鉄道建設の主導権を掌握し、それによって、安価な鉄鉱石輸送を実現するだけでなく、鉄鉱石資源開発の主導権をも握りつつ、強力な鉱山所有者の支配から自らの鉱山経営を自立させることが重要であったのであろう。

フーニス鉄道は、このような2つの相対立する利害が闘争する中で、一方の利害、この地域の鉄鉱石資源を独占的に所有する二人の貴族の利害を実現する手段として、すなわち、家産を開発するだけでなく、鉄鉱石商人に対する地主支配を強める手段として建設されたのである。それは、地主によって建設されたという意味だけでなく、所領経営の延長線上の利害によって先導され建設されたという意味でも、まさに土地所有の「創造物」であり、「付属物」であったといえよう。

【補遺2】 W. マーシャルの前掲書では、所領経営は、土地所有者あるいはその代理人を頂点としてその使用人から構成される独自の管理機構によって遂行され、その機構は、土地およびその住民に対する土地所有の支配を実現する機関、すなわち土地所有の「地域支配の法廷 Court of Superintendency」⁶⁰⁾として機能しなければならない、とされている。

実際にも、われわれは、19世紀イギリスの大土地所有貴族の所領経営にはそのような独自の管理機構が存在していたことを確認することができる。それは、およそ次のようなものとして整理することができる。複数の土地管理人 bailiffs を従えて、資産管理、地代徴収、記帳、借地人の管理をその基本的職務とする在地土地差配人が、各地方の所領所在地に配備され、その上にかれらを統轄し、所領の中央管理を果たすものとして、総差配人 supervisory agent or chief agent が置かれていた。しばしば、この総差配人の下に、法律家、会計士、測量技師、炭鉱代理人などの専門スタッフを含む所領本部事務局 central

60) William Marshall, *op. cit.*, p. 341.

estate office が形成されていた⁶¹⁾。

1806年の「差配人への一般指示書」において、the 2nd Duke of Northumberland は、「所領はわたくしのもであって、指揮することは、所領経営におけるわたくし固有の職分である」⁶²⁾ と述べたといわれるが、この証言が端的に示すように、言うまでもなく所領管理機構における最高指揮権は、土地所有者自身に帰属した。しかし、総差配人は、所領経営についての詳細な情報を収集し、土地所有者にそれを報告するだけではなく、かれの最高指揮権を前提にしながらも所領経営全般にわたる日常的な指揮・監督機能を果たしたのである⁶³⁾。そうであってみれば、総差配人は、所領経営の要ともいべき位置にあり、かれの主人や他の誰よりも所領経営に精通していることを要求されたであろう。

キャベンディッシュ家の所領管理機構については確かなことを知ることはできないが、「趣意書」を作成した B. カリィは、恐らくキャベンディッシュ家の所領管理機構において総差配人の地位かあるいはそれに相当する地位にあったと思われる。ところで、J. ウォーカーの報告書を受け、それを検討し、いちはやく鉄道建設の意義を理解したのも B. カリィであった⁶⁴⁾。これにたいし、かれの主人であるパーリントン伯は、最初は鉄道建設に積極的であったのではなく、むしろ消極的でさえあった。そしてまた、在地差配人である E. Coward もそれに強く反対していた。しかし、かれが、パーリントン伯を説得し、在地土地差配人の E. Coward の反対をおして、建設を進めたのであった。パーリントン伯は、この間の事情を、当時の日記に、「Coward 氏は鉄道建設にはげしく反対しているし、なるほどこの地方の誰もがそうであるが、しかし B. カリィは

61) この管理機構の整理については、D. Spring, *The England Landed Estate in the Nineteenth Century: Its Administration*, 1963, pp. 1-18.

62) Alnwick Castle Mss., General Instruction to Commissioners and Auditors, 1806, quoted in D. Spring, *op. cit.*, p. 11.

63) イギリス大土地所有貴族の所領経営については、D. Spring の研究以外に、S. Pollard, *The Genesis of Modern Management*, 1965, (邦訳「現代企業管理の起源」, 1983年), Eric Richard, *The Land Agent*, in G. E. Mingay ed., *The Victorian Countryside*, 1981.

64) 報告書の正式名: Report on the Furness Railway to the solicitors of the Duke of Buccleuch and Earl of Burlington はそのことを示唆している。

かれらが誤っていることを確信している」⁶⁵⁾と、記しているが、それは、B. カリィが、所領経営の観点から鉄道建設の意義を十分に理解し、鉄道建設を推進したということを窺わせるにたる証言であるといえよう。「趣意書」という制約があるとはいえ、かれが理解していた所領経営にとっての鉄道建設の意義が、吐露されたものが、「ファーニス鉄道会社設立趣意書」であったといえよう。

結びにかえて

ファーニス鉄道は、この地域の豊富な鉄鉱石資源開発の手段として、しかもこの地域のあの土地寡頭制の頂点に位置し鉄鉱石資源を独占的に所有する二人の貴族の家産管理＝所領経営とその延長線上の利害に先導されて建設され、いわば二人の貴族の「私有財産鉄道」ともいうべきものであった。それは、鉄鉱石生産にどのような影響を与えたのか。また、どのように、土地所有者は、かれらの鉱山業支配のあり方を変えつつ、建設の成果を独占したのか。これを明らかにするのが残された課題である。

(1984. 10. 脱稿)

65) The MS diary of William Cavendish, 19 Dec. 1843, quoted in J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 178 and S. Pollard & J. D. Marshall, *op. cit.*, p. 122.